



Správa o výsledku kontroly 2022

Stratégia rozvoja dopravy v SR so zameraním na dopravnú infraštruktúru

Najvyšší kontrolný úrad SR
Ľubomír Andrassy, predseda

Kontrolovali sme

Ministerstvo dopravy a výstavby SR

je ústredným orgánom štátnej správy o. i. pre dráhy a dopravu na dráhach, cestnú dopravu, kombinovanú dopravu, pozemné komunikácie, vnútrozemskú plavbu a prístavy, námornú plavbu, civilné letectvo a ďalšie. V súlade so zákonom o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy sa podieľa na tvorbe jednotnej štátnej politiky a v jednotlivých oblastiach a uskutočňuje túto politiku. Minister ako člen vlády zabezpečuje uskutočňovanie politických a hospodárskych cieľov.

Ako sme postupovali

Kontrolóri postupovali v súlade so zákonom č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade Slovenskej republiky a so štandardmi vychádzajúcimi zo základných princípov medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií ISSAI.

Prečo sme kontrolovali

NKÚ SR sa v rámci plánovania kontrolnej činnosti zameral na strategické dokumenty ako nástroja na dosahovanie cieľov verejných politík účinným a efektívnym využívaním verejných zdrojov. Spracovanie, implementácia a ich hodnotenie s odstupom času poskytuje reálny obraz o postupnosti krokov a správnosti rozhodnutí s dosahom na každého občana. Doprava je oblasťou, ktorá má nielen národný význam, ale aj európsky rozmer a prispieva k mobilite obyvateľov, preprave tovarov a služieb a zvyšovaniu kvality života. Začlenením Slovenska do európskych štruktúr boli stanovené kondicionality, plnením ktorých bolo umožnené čerpanie finančných prostriedkov zo zdrojov EÚ. Napĺňanie týchto podmienok vychádzalo z analýz potrieb a následnej identifikácie úzkych miest a faktorov rozvoja, ktorých realizácia prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu. Kontrolou bolo overené spracovanie a predovšetkým implementácia nastavených strategických cieľov pre oblasť cestnej, železničnej a vodnej dopravy, pričom sa kontrola zamerala na dopravnú infraštruktúru.

Čo sme zistili

- Strategické dokumenty v období rokov 2005 až 2017 v doprave boli vypracované, schválené vládou SR a logicky na seba nadväzovali.
- Strategický plán fáza I. a II. slúžil predovšetkým pre potreby implementácie programového obdobia EÚ 2014 – 2020 (2023). Dokument je základom pre monitorovanie a hodnotenie implementácie stratégie a **bez jeho spracovania by nebolo možné čerpať zdroje EÚ.**
- **Progres v implementácii strategických dokumentov** nastal prijatím metodiky prioritizácie cestnej a železničnej dopravy a následne tvorba príslušných harmonogramov.
- Napĺňanie stratégie sa realizuje prostredníctvom projektov. Celkový počet projektov za dané obdobie pre **cestnú infraštruktúru bol 133**, čo predstavovalo **18% zrealizovaných** projektov a **82% nezrealizovaných** projektov. Za **železničnú infraštruktúru** to bolo **76** projektov, z čoho bolo **zrealizovaných 8%** projektov a **92% nezrealizovaných** projektov a za **vodnú dopravu** bol celkový počet projektov **22**, z čoho bolo **zrealizovaných 36%** projektov a **64% nezrealizovaných** projektov.
- **47,4 mld. eur** je objem finančných prostriedkov, ktorý **chýba na dobudovanie nezrealizovaných projektov** vyplývajúcich zo stratégie.

Čo odporúčame

Strategické plánovanie v doprave je **nástroj k dosiahnutiu cieľa, ktorým je nastavenie efektívneho smerovania rozvoja dopravného sektora**. Zároveň je to nástroj, aby zdroje použité na dosiahnutie cieľov boli využité tak, aby priniesli čo najväčší úžitok pre spoločnosť a jeho občanov.

NKÚ SR odporúča výboru pre financie a rozpočet:

- v komunikácii s MF SR a MDV SR iniciovať vznik udržateľného mechanizmu financovania dopravnej infraštruktúry, napr. zriadením špecializovaného fondu, ktorý bude prispievať k viacdrojovému financovaniu prípravy a realizácii projektov v sektore dopravy

MDV SR:

- Vytvoriť v rozpočte MDV SR samostatnú položku pre realizáciu **prípravných činností súvisiacich s investičnými zámermi** a pre **realizáciu investičných projektov vyplývajúcich so záväzkov SR v EÚ** v členení podľa jednotlivých dopravných módov a podľa druhu opatrenia EK

VÝKON KONTROLNEJ AKCIE

Účel kontrolnej akcie

Účelom kontroly bolo preveriť stratégiu dopravy ako nástroja cieleného využívania verejných zdrojov na potreby dopravného sektora so zameraním na dopravnú infraštruktúru. Cieľom stratégie bolo na základe analýzy minulých období a zhodnotenia aktuálneho stavu identifikovať trend v oblasti dopravy, príčiny tohto stavu a načrtnúť možnosti budúceho vývoja. Kontrola bola realizovaná ako kontrola súladu s prvkami výkonnosti.

Rámec kontrolnej akcie

Kontrolovaným obdobím boli roky 2014 - 2021 a súvisiace obdobia. Metódami pre získavanie dôkazov kontroly bolo najmä vyžiadanie dokladov a dokumentov, písomné stanoviská k predmetu kontroly, analýzy údajov, rozhovory s vecne príslušnými zamestnancami kontrolovaného subjektu.

Výsledky kontrolnej akcie

Chronológia strategických dokumentov v rezorte dopravy

Stratégie sú dlhodobé plány na dosiahnutie určitých cieľov účinným spôsobom využívania verejných zdrojov. Oblasť dopravy a jej smerovanie je významné pre zabezpečenie plynulosti ekonomických procesov, mobility a spokojnosti občanov vo fungujúcom pracovnom, sociálnom a ekologicky komfortnom prostredí. Strategické dokumenty v období rokov **2005 až 2017** v doprave na seba logicky **nadväzovali**, avšak často ambiciózne ciele boli **splnené len čiastočne**. Hlavnými dôvodmi tohto stavu sú spôsoby zabezpečovania finančných zdrojov a ich nedostatok. Možnosti plnenia stratégií boli v rozhodujúcej miere závislé na čerpaní finančných prostriedkov z EÚ a viazané na splnenie konkrétnych podmienok. Bez kvalitne spracovanej stratégie, vyhovujúcej stanoveným kritériám, by nebol možný prístup SR k finančným zdrojom z EÚ.

Pri tvorbe aktuálne platných strategických dokumentoch boli uplatnené Metodické pokyny JASPERS.

- **Dopravná politika SR, schválená v roku 2005 s horizontom do roku 2015**, bola koncipovaná najmä ako politický dokument. Reagovala na smerovanie SR ako člena Európskej únie. **V období jej zverejnenia bola tendencia nárastu cestnej dopravy, zatiaľ čo železničná doprava zaznamenávala pokles**. Stratégia síce hovorila o viacdrojovom financovaní dopravnej infraštruktúry, avšak ďalej ju nekonkretizovala. **Ambiciózne ciele rozvoja dopravnej infraštruktúry neboli reálne naplnené**.
- **V roku 2010 bola schválená Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020** a nahradila dokument Dopravná politika SR. Definovala víziu, ciele a opatrenia v oblasti dopravy. Priority boli síce stanovené, ale bez termínov a konkretizácie, len informatívne v závislosti od pridelených finančných zdrojov. Stratégia bola preskúmaná Európskou komisiou so záverom, že **nesplňa v plnom rozsahu požiadavky** a je potrebné ju aktualizovať. **Dokument bol v roku 2014 nahradený Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020**.
- **Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020** – fáza I. definovala rozvojovú stratégiu naprieč jednotlivými dopravnými módmi a identifikovala problémy a potreby sektora dopravy ako

celku. Dostupná dátová základňa v etape fázy I. nebola pre potreby jednotlivých analytických úkonov dostačujúca, preto nasledovala fáza II.

- **Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030** – fáza II. schválený v roku 2017, **bol zameraný na komplexný rozvoj celého dopravného sektora do roku 2030**. Nedostatkom je, že neobsahoval konkrétny zoznam projektov. Doplnené boli chýbajúce dáta a bol zavedený komplexný metodický postup hodnotenia projektov. K strategickému plánu vypracovali odborné útvary ministerstva implementačný plán, **ktorý nebol schválený** na úrovni ministerstva, nakoľko nebolo možné zabezpečiť finančné krytie na realizáciu opatrení. **Pridanou hodnotou** fázy II. v porovnaní s jeho prvou fázou je jej detailnejšie rozpracovanie v analytickej i strategickej časti s **využitím multimodálneho dopravného modelu**.

Aktualizácia Strategického plánu rozvoja dopravy do roku 2030 bola súčasťou **Programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky na obdobie rokov 2021 – 2024**. **Komplexné vyhodnotenie plnenia strategického plánu rozvoja dopravy do roku 2030 nebolo zatiaľ vykonané**. Aktualizácia stratégie bude prebiehať až po vyhodnotení Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 a bude reagovať na novú legislatívu na úrovni SR a EÚ, na výsledky Plánov udržateľnej mobility na úrovni krajov a krajských miest, ako aj na výsledky štúdií uskutočniteľnosti. **MDV SR zaradilo úlohu vyhodnotiť plnenie stratégie do Plánu práce MDV SR na rok 11/2022**.

Implementácia a realizácia strategických dokumentov fáza I. a fáza II.

Strategické dokumenty sa stávajú reálnymi až procesom implementácie. Implementácia je dôležitou súčasťou stratégie, je to proces premeny vízie na dosiahnuté ciele. **Cieľová rozvojová vízia** druhej fázy bola definovaná s horizontom do roku 2030.

V rámci nastavených vízií a cieľov pre rozvoj dopravného sektora boli vo fáze I. spracované návrhy opatrení ako aj návrhy konkrétnych projektov a projektových zámerov. Súčasťou **strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020** – fáza I. bol **indikatívny zoznam** projektov, pre cestnú, železničnú a vodnú infraštruktúru. **Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030** – fáza II. neobsahoval konkrétny zoznam projektov. Zvoleným kritériom vyhodnotenia plnenia cieľov za oblasť cestnej, železničnej a vodnej dopravy boli jednotlivé projekty v nadväznosti na infraštruktúrne opatrenia z fázy I. a II.

Monitoring plnenia opatrení zo Stratégie 2020 fáza I. a Stratégie 2030 fáza II. v členení pre oblasť cestnej, železničnej a vodnej infraštruktúry k 31.03.2022

Schéma 1 - Prehľad počtu zrealizovaných a nezrealizovaných projektov v rámci fázy I. a fázy II.

	ZREALIZOVANÉ	NEZREALIZOVANÉ
	24 ✓	109 ✗
	6 ✓	70 ✗
	8 ✓	14 ✗

Zdroj – Vlastné spracovanie

- **Cestná infraštruktúra mala** v minulosti **dominantnú pozíciu** voči ostatným druhom dopravy. Výstavba diaľničnej siete rezonovala naprieč strategickými dokumentami. **Termíny boli opakovane nedodržané**

a posúvané. Väčšina projektov a opatrení z fázy I. bola preklopená do fázy II. Celkový počet projektov vo fáze I. a vo fáze II. bol **133**, z čoho **zrealizovaných** bolo **24** projektov a **nezrealizovaných** **109** projektov. Z plánovaných **1 478,74 km** bolo **postavených** **213,17 km**, zatiaľ, čo **1 265,57 km** predstavovalo množstvo **nepostavených** kilometrov.

- **Železničná infraštruktúra** bola v minulosti základom prepravy ľudí aj tovarov a má relatívne hustú sieť. Medzi jej hlavné nedostatky patrí nízka úroveň traťových rýchlostí, úseky bez elektrifikácie a nevybavenosť technológiami na plynulú prepravu tovarov a osôb. **Využívaním železničnej dopravy ako environmentálne prijateľnejšieho druhu dopravy, sa zmiernuje nadvláda cestnej dopravy. Železnice sú dlhodobo podfinancované. Prevádzkový dlh vytvorený v minulosti (cca 350 mil. eur) sa bez ďalších financií bude navyšovať.** Súčasné miesto železničného segmentu v doprave vo vzťahu k výkonom je nepriaznivé, čo sa prejavuje nízkym podielom v preprave tovarov aj osôb. **V železničnej infraštruktúre je nevyhovujúci stav železničných staníc a zastávok. Množstvo prechodných obmedzení** traťovej rýchlosti, existujúci podiel nezabezpečených priecostí a nedostatočná previazanosť na jednotlivé druhy dopravy znižuje atraktivnosť tejto prepravy osôb a tovarov. V železničnej doprave sa medzi fázou I. a fázou II. prelínal nízky počet projektov. Počet celkovo zrealizovaných projektov je však nízky. **Z celkového počtu 76 projektov bolo 6 projektov zrealizovaných a 70 projektov nezrealizovaných.**
- **Vodnú infraštruktúru SR** tvoria splavné vodné toky v dĺžke cca 260 km, ktoré však nezabezpečujú minimálne parametre plavebnej dráhy pre celoročné využitie a ich splavnosť je neuspokojivá. Prístavy sú situované na Dunaji a v dôsledku neštandardných majetkovo-právnych vzťahov je výrazne obmedzená ich modernizácia, rekonštrukcia a tiež údržba. **Stav prístavov je nevyhovujúci. Vodná doprava má okrajové postavenie.** V oblasti podpory zo zdrojov EÚ až OP II začal financovanie vodnej dopravy, do rozvoja ktorej prichádzalo zo ŠR minimum zdrojov, a to iba do nevyhnutných opráv a údržby. Fáza II. stále pretrváva, preto je vhodné do budúcnosti očakávať zvyšujúci sa pomer splnených projektov voči nespĺneným. Celkový počet projektov bol **22**, z čoho **zrealizovaných** bolo **8** projektov a **nezrealizovaných** **14** projektov. **Stav prípravy projektov na infraštruktúre vodnej dopravy bolo možné označiť ako najslabší zo všetkých odvetví**, keďže tento sektor vstupoval do programového obdobia 2014 – 2020 prakticky bez pripravených projektov. **Pôvodná alokácia zo zdrojov EÚ v rámci OP II bola 116 450 000 eur. Aktuálna alokácia zo zdrojov EÚ je 29 463 000 eur.** Vodná doprava má potenciál byť najekologickejším druhom dopravy, potrebné je investovať do infraštruktúry vodných ciest, prístavov a nových typov pohonných jednotiek plavidiel. **Vodná doprava je novinkou v oblastiach podpory Európskej únie.**

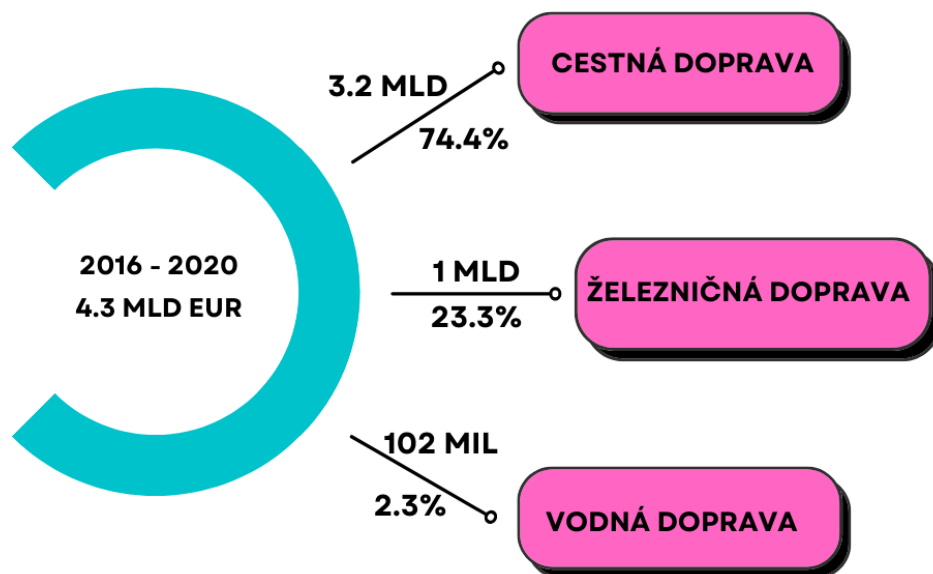
Progres v implementácii strategických dokumentov nastal prijatím metodiky prioritizácie cestnej a železničnej dopravy a následne tvorba príslušných harmonogramov. Príprava projektov podľa verejného harmonogramu by mala umožniť systematicky realizovať projekty s najvyššou hodnotou za peniaze a ich prijatím sa zabezpečí transparentnosť procesov.

Financovanie

Kľúčovým prvkom pre napĺňanie strategických cieľov dopravnej infraštruktúry je jej financovanie. Problémom Slovenskej republiky aj naďalej zostáva **vysoká závislosť** financovania projektov dopravnej infraštruktúry **z fondov EÚ**, pričom toto riziko vážne ovplyvní realizáciu strategických cieľov modelovaných do roku 2030. Za posledných viac ako pätnásť rokov sa riešili kľúčové projekty dopravnej infraštruktúry výlučne z európskych zdrojov, čo je nesystémové a dlhodobé neudržateľné. Finančné prostriedky z EÚ by mali byť využívané ako doplnkové a nemali by tvoriť hlavný zdroj financovania. NKÚ SR opakovane poukazuje na neudržateľný systém financovania projektov, nastavenom na jednom zdroji. **Cestou k realizácii projektov je financovanie formou viaczdrojového zabezpečenia** napr. podľa vzoru v ČR. Financovanie v Česku zabezpečuje Štátny fond **dopravnej infraštruktúry**, ktorý sústreďuje príjmy z daní (spotrebná, cestná, poplatky za diaľnice a mýto) a z dotácií zo štátneho rozpočtu. Bez zabezpečenia finančných prostriedkov je veľmi ťažko plánovať jednotlivé projekty a sledovať ich každoročný progres.

Do cestnej, železničnej a vodnej dopravy boli v rokoch **2016 – 2020** preinvestované finančné prostriedky v celkovej sume **4,3 mld. eur**, z čoho:

Schéma 2 - Investície do sledovaných sektorov dopravnej infraštruktúry 2016 - 2020

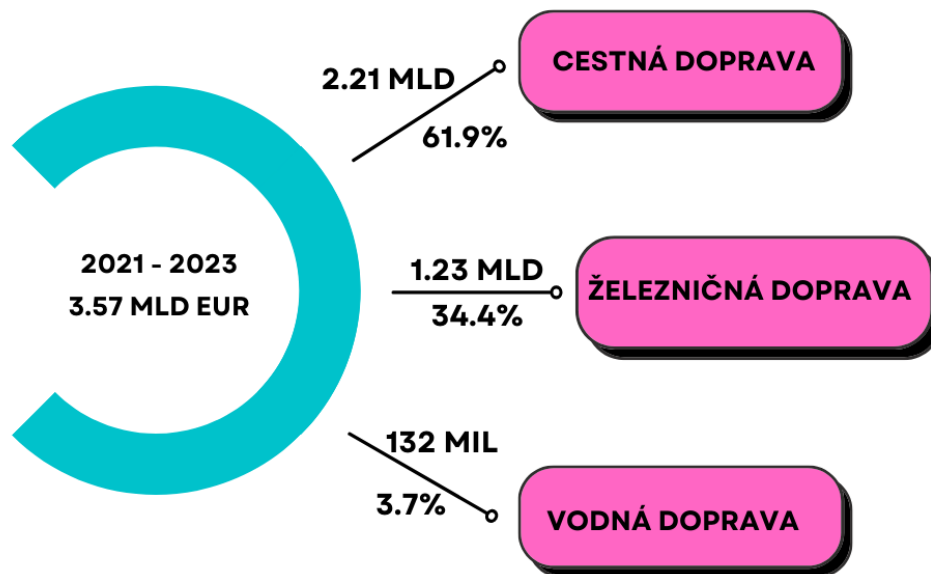


Zdroj – Vlastné spracovanie

- 3,2 mld. eur bolo investovaných do cestnej dopravy (74,4%):
 - V rámci OPIL, CEF a spolufinancovania zo ŠR bolo do rozvoja diaľnic a ciest I. triedy investovaných **1,36 mld. eur**. Z kapitálových transferov ŠR boli investície do rozvoja diaľnic a ciest I. triedy vo výške **1,39 mld. eur**. NDS investovala z vlastných zdrojov do rozvoja diaľnic **442 mil. eur**.
- 1 mld. eur železničná (23,3%):
 - Prostredníctvom OPIL, CEF a spolufinancovania zo ŠR dosiahla výška investícií v sledovanom období výšku **350 mil. eur**. V rámci kapitálových transferov bolo zo ŠR uvoľnených **233 mil. eur**. Výška investícií z vlastných zdrojov ŽSR dosiahla sumu **422 mil. eur**.
- 102 mil. eur vodná doprava (2,3%):
 - Investície do rozvoja vnútrozemskej dopravy boli v sledovanom období vo výške **102 mil. eur**, zdrojom týchto financií bol CEF a EŠIF.

V rokoch **2021 – 2023** sú naplánované investície do dopravnej infraštruktúry v celkovej sume **3,57 mld. eur**, z čoho:

Schéma 3 - Investície do sledovaných sektorov dopravnej infraštruktúry 2021 – 2023

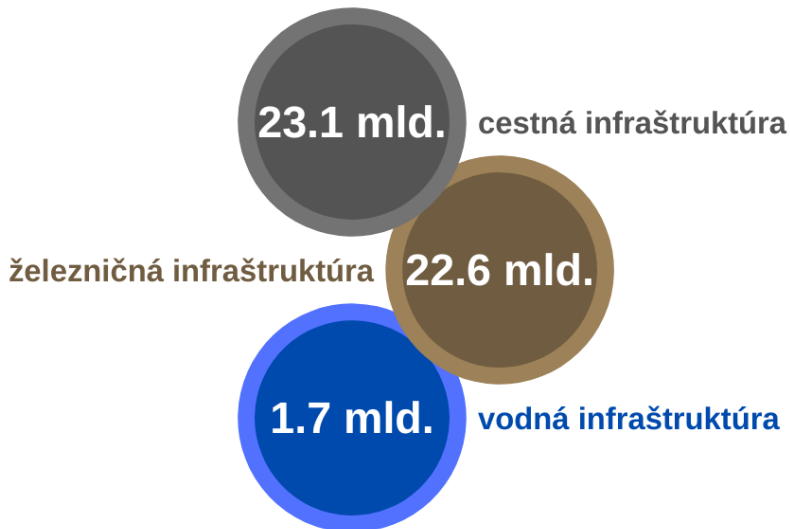


Zdroj – Vlastné spracovanie

- 2,21 mld. eur plánovaných na investície do cestnej dopravy (61,9%):
 - Investície do diaľnic a rozvoja ciest I. triedy z fondov EÚ a spolufinancovanie zo ŠR predstavujú celkovú výšku **834 mil. eur**. Investície zo ŠR do rozvoja diaľnic a ciest I. triedy v celkovej výške **894 mil. eur**. Neoprávnené výdavky nad rámec finančnej medzery k EÚ projektom v rámci investícií do diaľnic a ciest I. triedy predstavujú výšku **482 mil. eur**.
- 1,23 mld. eur železničná (34,4%):
 - Na financovanie modernizácie a výstavby železničných tratí a železničných staníc bolo z prostriedkov EŠIF (KF a ERDF) a spolufinancovania vyčlenených **463 mil. eur**. Prostriedky z programu CEF/ CEFII a spolufinancovania zo ŠR dosiahli hodnotu **453 mil. eur**. Zo ŠR bola uvoľnená suma **252 mil. eur**. Z Plánu obnovy bolo použitých **42 mil. eur**. Iné zdroje tvorili **15 mil. eur**.
- 132 mil. eur vodná doprava (3,7%):
 - Investície do infraštruktúry vnútrozemskej dopravy sú plánované z európskych zdrojov so spolufinancovaním vo výške **132 mil. eur**.

Na **dobudovanie nezrealizovaných projektov vyplývajúcich zo stratégie** predstavuje kvalifikovaný odhad finančných prostriedkov v oblasti cestnej infraštruktúry sumu **23,1 mld. eur**, v železničnej **22,6 mld. eur** a vodnej **1,7 mld. eur**

Schéma 4 - Kvalifikovaný odhad finančných prostriedkov na dobudovanie nezrealizovaných prostriedkov



Zdroj – Vlastné spracovanie

Riziká čerpania finančných prostriedkov z eurofondov sú pretrvávajúce a vzhľadom ku skutočnosti, že čerpanie z OPII je limitované rokom 2023 a ich význam a naliehavosť sa spája s realitou dočerpania.

Aktuálne sú spojené s faktormi: **zdržania pri kontrole verejného obstarávania, schvaľovania projektov zo strany Útvary hodnoty za peniaze** a v neposlednom rade **navyšovanie cien stavebných materiálov**.

- **Výdavky projektov nemôžu byť preplácané skôr ako je ukončená kontrola VO.** Aktuálne je evidované trvanie procesu na úrovni ÚVO, ktoré však bolo optimalizované prostredníctvom novely zákona o VO vypustením výkonu druhej ex ante kontroly zo strany UVO. **Samotné procesy VO sú časovo náročné a časté námietky tento proces predlžujú.**
- Novým prvkom, ktorý v čase tvorby OPII nebol súčasťou procesov, bol **vznik ÚHP a posilnenie jeho mandátu na kontrolu projektov pred vyhlásením VO.** Práve nutnosť predkladať projekty pred VO na hodnotenie ÚHP vedie k časovým omeškaniam a vo vybraných projektoch až k nutnosti ich prepracovania. **Zo strany MDV SR neexistuje možnosť formálneho namietania výsledku posudzovania ÚHP v tých prípadoch, keď prijímateľ má vecné a odborné námietky k výsledku hodnotenia,** čo vedie k nutnosti projekt vyradiť a hľadať alternatívne projekty. Hodnotenie ÚHP by malo byť smerodajné **najmä v počiatočných fázach prípravy**, napr. po vypracovaní štúdie realizovateľnosti a už raz schválený projekt a jeho ďalšia príprava a smerovanie by nemalo byť hodnotené opakovane.
- Aktuálnym a významným rizikom v súčasnosti je nárast cien materiálov v stavebníctve. MDV SR v súlade s uznesením vlády SR č. 331/2022 má úlohu: „v súčinnosti s Národnou bankou Slovenska, Štatistickým úradom SR a Útvary hodnoty za peniaze Ministerstva financií SR **vypracovať a predložiť na rokovanie vlády analýzu vývoja cien vybraných komodít a stavebných materiálov** so zdôvodnením nepredvídateľných zmien v sledovanom období s návrhom možností zmien platných zmlúv s cieľom zabezpečenia plynulej realizácie verejných stavieb. **Metodika bola ministerstvom spracovaná pre súčasné a tiež pre nové stavby a rieši nárast cien stavebných materiálov.**

Ludské zdroje

MDV SR pri vypracovaní strategických dokumentov využíva okrem vlastných zamestnancov aj externé služby. Dôvodom sú vysoké nároky na kvalitu strategických dokumentov a postupy, prostredníctvom ktorých sú vyhodnotené trendy vývoja. Sú to predovšetkým rôzne dopravné prieskumy, podkladové štúdie a analýzy, nákup dát, ich spracovanie a iné. Procesy schvaľovania vyplývajúce z legislatívy (napr. environmentálne posudzovanie vplyvov) musia byť zabezpečované výhradne externými službami prostredníctvom odborne spôsobilých osôb.

Činnosti pre efektívne smerovanie a rozvíjanie dopravnej infraštruktúry sú špecializované a vyžadujú si potrebné odborné kvalifikačné predpoklady a určité zručnosti. Ak ministerstvo, resp. organizácie v jeho pôsobnosti dokážu adekvátne zabezpečiť motivačné prostredie dá sa do budúcnosti očakávať zvyšovanie odbornej úrovne vlastných zamestnancov. Problematickejšie je obsadiť miesta vysokošpecializovaných odborníkov, napr. analytické kapacity na Inštitúte dopravnej politiky. Obsadenie pozícií špecialistami je sťažené pri nástupe rešpektovaním tabuľkových taríf a aj po priznaní osobného hodnotenia sú mzdové podmienky menej atraktívne ako v privátnom sektore.

Na MDV SR aktuálne nie je dostatočný potenciál vlastných ľudských zdrojov, ktorým by boli zabezpečené odborné kapacity napr. pri tvorbe novej stratégie resp. aktualizácii aktuálnej stratégie. Ministerstvo v snahe posilniť ľudské zdroje je limitované obmedzujúcimi podmienkami v oblasti odmeňovania a stabilizáciou organizačnej štruktúry.

Záver

Stratégia je schopnosť viesť ľudí a organizovať procesy, financie a zvládať riziká s cieľom dosiahnuť dlhodobé zámery tak, aby sa z použitých zdrojov dosiahol najvyšší účinok. Hlavným cieľom v sektore dopravy je vybudovať cestnú a železničnú infraštruktúru v požadovanej kvalite vo väzbe na medzinárodné ciele a záväzky. Doprava sa vyznačuje náročnosťou projektov, dĺžkou ich prípravy a realizácie, ako aj objemom finančných prostriedkov potrebných na ich realizáciu. Pretrvávajúca dominantnosť financovania z európskych zdrojov predstavuje riziko pre zabezpečenie realizácie projektov. Projekty boli identifikované na základe posúdenia konkrétnych problémov a potrieb a predstavujú implementačný nástroj dopravnej sektorovej stratégie. Prostredníctvom ich realizácie budú postupne, v súlade s prioritizáciou a harmonogramom, naplňované definované vízie a strategické ciele dopravného sektora. Prijaté metodiky a organizačné, prevádzkové a najmä systémové opatrenia dávajú predpoklad pre rozvoj dopravného sektora, uspokojovanie oprávnených nárokov občanov a zapojenie Slovenska do konkurenčného prostredia a hlavne v ňom uspieť. Rozvoj dopravy z pohľadu celého hospodárstva si vyžaduje nepretržitý záujem na všetkých stupňoch riadenia z pohľadu reálneho plánovania, načasovania a financovania a to nielen krátkodobo, ale aj výhľadovo.

Reakcia kontrolovaného subjektu

Počas výkonu kontroly sa uskutočnilo viacero pracovných rokovaní so zamestnancami MDV SR, na ktorých boli konštruktívne prerokované oblasti vyplývajúce z predmetu kontroly. Kontrolovaný subjekt podal vysvetlenia a písomné stanoviská, ktoré boli kontrolnou skupinou spracované. Vypracovaný protokol o výsledku kontroly bol predložený štatutárnemu orgánu MDV SR na oboznámenie sa s obsahom a na prípadné vznesenie námietok voči pravdivosti úplnosti a preukázateľnosti kontrolných zistení. Ministerstvo nevznieslo námietky.

Kontakt

Najvyšší kontrolný úrad SR
Priemyselná 2
824 73 Bratislava 26
☎ +421 250 114 911
✉ info@nku.gov.sk

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Námestie Slobody č.6
810 05 Bratislava
☎ +421 2/ 5949 4111
✉ info@mindop.sk

Zoznam použitých skratiek

CEF	Nástroj na prepájanie Európy
EK	Európska komisia
ERDF (European Regional Development Fund)	Európsky fond regionálneho rozvoja
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
EÚ	Európska únia
Stratégia 2020, fáza I.	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
Stratégia 2030, fáza II.	Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
JASPERS (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions)	Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch
KF	Kohézny fond
Km	Kilometre
MDV SR alebo ministerstvo	Ministerstvo dopravy a výstavby SR
MF SR	Ministerstvo financií SR
mil.	Milión
mld.	Miliarda
NDS, a. s.	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad SR
OPII	Operačný program integrovaná infraštruktúra
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
ŠR	Štátny rozpočet
ÚHP	Útvar hodnoty za peniaze
ÚVO	Úrad pre verejné obstarávanie
VO	Verejné obstarávanie
Zákon č. 575/2001 Z. z.	Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy
Zákon č. 39/1993 Z. z.	Zákon č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade Slovenskej republiky
Zákon č. 357/2015 Z. z.	Zákon č. 357/2015 Z. z. o finančnej kontrole a audite a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky